CAISSE D'INDEMNISATION POUR LES ACCIDENTS FERROVIAIRES IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DÉSIGNÉES

Rapport annuel de l'Administrateur

2017-2018

Canada

Image de la page couverture : « Railroad Tracks » de Montgomery Martin
© Montgomery Martin / Alamy / All Canada Photos

Avec l'assistance de
All Canada Photos
info@allcanadaphotos.com
www.AllCanadaPhotos.com
PO Box 2573
Sidney, BC
V8L 4C1

Publié par l'Administrateur de la
Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées
180, rue Kent – pièce 830
Ottawa, Ontario, Canada
K1A 0N5

Tél. : (613) 991-1727
Téléc. : (613) 990-5423
www.fraidg-ciafimd.gc.ca

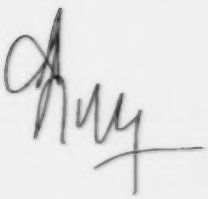
L'honorable Marc Garneau, C.P., député
Ministre des transports
Ottawa, Ontario
K1A ON5

Monsieur le ministre,

Conformément à l'article 155.93 de la *Loi sur les transports au Canada*, j'ai l'honneur de vous présenter le Rapport annuel de la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées, aux fins de son dépôt devant chaque chambre du Parlement.

Le rapport porte sur l'exercice financier qui se termine le 31 mars 2018.

Je vous prie d'accepter, Monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments distingués.



Anne Legars, LL.M., cae
Administratrice de la
Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 4

RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS 5

Préparation à évaluer et à payer les demandes d'indemnisation 6

Assurance que les dossiers et les systèmes sont bien tenus 9

Rapport annuel au ministre des Transports à déposer au Parlement et relations externes 10

RAPPORT FINANCIER 12

INTRODUCTION

La Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées (la Caisse, ou la Caisse ferroviaire) est un compte à fins déterminées des comptes du Canada, qui a été établie en vertu de l'article 153.4 de la *Loi sur les transports au Canada*. Elle sert à indemniser les victimes de dommages causés par des accidents ferroviaires impliquant du pétrole brut, lorsque de tels dommages dépassent la limite de la responsabilité et de la protection d'assurance de la compagnie de chemin de fer. La Caisse est financée au moyen de contributions payées par les expéditeurs de pétrole brut. Les contributions sont perçues par les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale qui transportent du pétrole brut. Le régime d'indemnisation repose sur le principe fondamental selon lequel les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale ont la responsabilité absolue des dommages causés par le pétrole brut transporté au moyen de leur matériel, jusqu'à concurrence du niveau minimal d'assurance responsabilité que la compagnie de chemin de fer doit posséder.

La Caisse ferroviaire est donc un fonds de dernier recours, qui devrait entrer en jeu seulement dans le cas de gros accidents, comme second volet d'indemnisation financé par les expéditeurs de pétrole brut. Il n'y a pas de limite aux demandes d'indemnisation adressées à la Caisse. Si les fonds de la Caisse sont insuffisants pour payer toutes les demandes d'indemnisation, le Trésor sert de filet de sécurité et toute somme empruntée au Trésor est remboursée au fil du temps, avec intérêts, au moyen des contributions.

Ceci est le deuxième rapport annuel sur les activités de la Caisse, et il porte sur l'exercice terminé le 31 mars 2018.

2017-2018 VUE D'ENSEMBLE

1,69 $ par tonne, payé par les expéditeurs

Plus de 13 M$ versés en contributions cette année

Plus de 21 M$ dans la Caisse à la fin de l'exercice

Ébauche du manuel des demandes d'indemnisation publiée

Nomination et renouvellement de nomination pour **cinq ans**

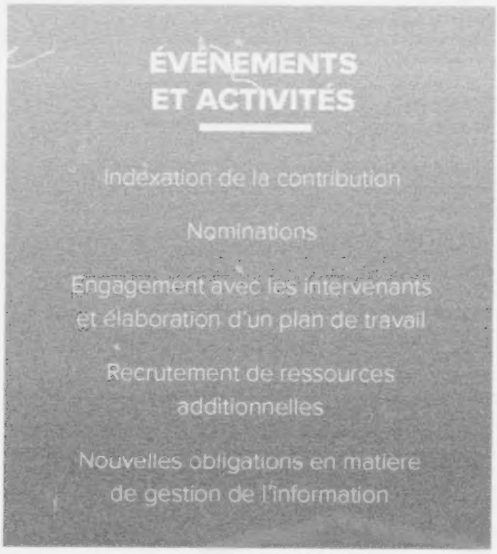
Priorité donnée aux **consultations** et aux **relations externes**

Atelier avec les principaux intervenants

RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS

L'EXERCICE 2017-2018 DE LA CAISSE A ÉTÉ MARQUÉ PAR LES ÉVÉNEMENTS SUIVANTS :

- **Indexation de la contribution.** Le 1er avril 2017, la contribution a été rajustée de 1,67 $ à 1,69 $ la tonne pour l'exercice 2017-2018, soit une hausse de 1,01 %.
- **Nominations.** Le 9 mai 2017, la nomination intérimaire initiale de l'Administratrice, d'une durée de neuf mois, a été prolongée pour une période de huit mois. En août et septembre 2017, le gouvernement a annoncé la mise en candidature des postes d'administrateur et d'administrateur adjoint, selon le nouveau processus de nominations par le gouverneur en conseil. Néanmoins, l'Administratrice a continué de remplir ses fonctions après l'expiration de sa nomination le 10 janvier 2018, jusqu'à ce qu'elle soit renommée le 26 mars 2018 pour une période de cinq ans. En date du 31 mars 2018, un administrateur adjoint n'avait pas encore été nommé.
- **Engagement des principaux intervenants et élaboration d'un plan de travail pour assurer la préparation de la Caisse.** L'Administratrice a entamé des consultations avec les principaux intervenants durant l'été de 2017. Ces consultations ont inclus la distribution d'un document de discussion initial et de l'ébauche du manuel des demandes d'indemnisation, l'organisation d'un certain nombre d'événements, ainsi que la tenue d'un atelier à Ottawa le 30 novembre 2017. L'Administratrice a élaboré un plan de travail fondé sur les résultats de ces consultations et sur l'engagement continu des principaux intervenants. Ce plan de travail vise à s'assurer que la Caisse soit prête à répondre aux demandes d'indemnisation de manière efficace et méthodique, en cas de gros accident ferroviaire impliquant du pétrole brut.
- **Recrutement de ressources additionnelles pour remplir le mandat de la Caisse.** L'Administratrice a recruté un avocat et un agent chargé des communications et de l'engagement des intervenants, afin d'obtenir leur soutien quotidien pour l'élaboration du processus d'indemnisation et l'engagement des principaux intervenants.
- **Nouvelles obligations en matière de gestion de l'information.** Le 12 février 2018, la Caisse est devenue assujettie à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels*. Le 22 mars 2018, Bibliothèque et Archives Canada a émis une nouvelle Autorisation de disposition régissant la conservation des documents que possède la Caisse.



En vertu de la *Loi*, l'Administratrice a les responsabilités suivantes :

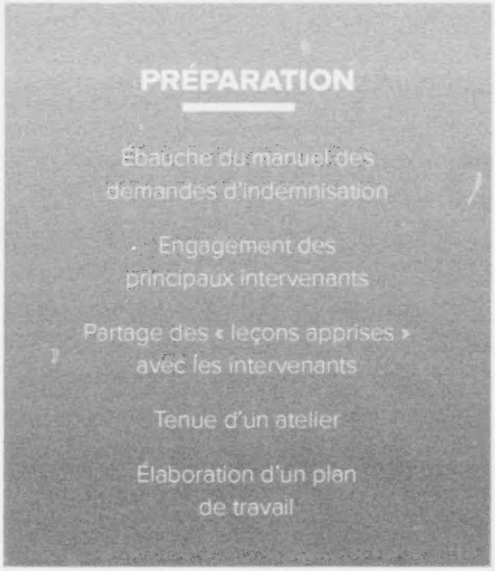
- Évaluer et payer les demandes d'indemnisation (articles 154.6 et 155 de la *Loi*);
- Veiller à ce que les dossiers et les systèmes soient bien tenus (article 155.92 de la *Loi*);
- Présenter au ministre des Transports un rapport annuel à déposer au Parlement (article 155.93 de la *Loi*).

Le présent rapport de l'Administratrice est donc structuré selon ces principaux éléments de son mandat prévu par la *Loi*.

PRÉPARATION À ÉVALUER ET À PAYER LES DEMANDES D'INDEMNISATION

Au cours de l'exercice, il n'y a eu aucun accident ferroviaire impliquant du pétrole brut qui aurait pu entraîner l'intervention de la Caisse. Cependant, l'Administratrice doit s'assurer que la Caisse est prête à répondre aux demandes d'indemnisation, au cas où un accident assez grave se produirait. En plus du volume et des divers types de demandes d'indemnisation qui ont été réglées à la suite de la tragédie du Lac-Mégantic, la Caisse doit aussi évaluer et payer de nouveaux types de demandes d'indemnisation qui sont maintenant prévus par la *Loi* (comme les dommages causés strictement à l'environnement et la perte de possibilités de chasse, de pêche ou de cueillette chez les Autochtones). À cette fin, l'Administratrice a pris les mesures suivantes :

- **Élaboration de l'ébauche du manuel des demandes d'indemnisation**, en s'appuyant sur l'expérience de la gestion des demandes d'indemnisation du Lac-Mégantic et sur les observations des principaux intervenants. Le manuel des demandes d'indemnisation n'est pas un document statique, car le but est de continuer à améliorer l'ébauche selon les commentaires et les recommandations des principaux intervenants. Cette ébauche est essentiellement un modèle qui devra être adapté si un accident qui engage la compétence de la Caisse se produit, de manière à tenir compte des particularités juridiques pertinentes de la province où l'accident a lieu et du type de dommages causés par l'accident. Les différentes versions de l'ébauche du manuel des demandes d'indemnisation ont été distribuées aux principaux intervenants pour fins de commentaires, et la plus récente version est disponible sur demande, dans les deux langues officielles. Ce document sera affiché sur le site Web de la Caisse au cours de l'exercice 2018-2019.



- **Début des efforts pour engager les principaux intervenants de la Caisse.** En juillet 2017, l'Administratrice a envoyé une première lettre aux principaux intervenants de la Caisse, soit les compagnies de chemin de fer et leurs assureurs et courtiers d'assurance, les provinces, les municipalités, les répondants, l'industrie de l'assurance privée, les associations d'avocats du domaine des transports, etc., afin de lancer le processus de consultation et d'engagement. Cette première lettre a été suivie d'un

document de discussion initial, de la distribution de l'ébauche du manuel des demandes d'indemnisation, de la présentation d'une série de webinaires, de la tenue d'un atelier à Ottawa (comme décrit ci-dessous), d'un certain nombre de documents de suivi, et d'un calendrier de réunions d'engagement avec les principaux intervenants.

L'Administratrice s'est aussi adressée aux groupes autochtones, afin de les inviter à participer à l'élaboration du processus de gestion des demandes d'indemnisation. Cette première invitation a été insuffisante pour susciter l'engagement des groupes autochtones au cours de l'exercice. D'autres efforts de relations externes et d'engagement seront déployés, afin de s'assurer que le processus de gestion des demandes d'indemnisation convienne aux demandeurs autochtones – sur le plan individuel ou communautaire – pour l'indemnisation de tous les types de dommages prévus par la *Loi*, y compris la perte de possibilités de chasse, de pêche ou de cueillette.

- **Partage avec les principaux intervenants des « leçons apprises » en matière d'indemnisation en masse**, par la présentation d'une série de webinaires.
  - Un premier webinaire a été présenté par le Groupe Richter, le contrôleur désigné par la cour à la suite de la tragédie du Lac-Mégantic pour indemniser les demandeurs à l'aide des fonds alloués en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*. L'Administratrice a retenu les services du Groupe Richter pour produire l'ébauche du manuel des demandes d'indemnisation de la Caisse. Le premier webinaire a porté sur les leçons tirées de l'expérience du processus d'indemnisation du Lac-Mégantic, qui ont été intégrées à l'ébauche du manuel des demandes d'indemnisation.
  - Un deuxième webinaire a été présenté par le chef du département des demandes d'indemnisation des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL). Les FIPOL (auxquels le Canada est partie) reposent sur des conventions internationales en matière de responsabilité maritime dont les caractéristiques sont semblables à celles du régime de responsabilité prévu par la *Loi sur les transports au Canada* : responsabilité sans faute du transporteur jusqu'à la limite de sa responsabilité, couverture d'assurance obligatoire jusqu'à cette limite, responsabilité excédentaire couverte par un fonds financé par les chargeurs (c.-à-d. l'industrie pétrolière). Le Secrétariat des FIPOL possède plusieurs décennies d'expérience en matière de gestion d'indemnisation en masse à la suite de déversements causés par des navires-citernes – impliquant parfois des dizaines de milliers de demandeurs. Les leçons apprises par les FIPOL et ses meilleures pratiques seront des outils utiles à la Caisse ferroviaire et à ses principaux intervenants.
  - Un troisième webinaire sur les meilleures pratiques et les leçons apprises en matière d'indemnisation en masse à la suite de catastrophes naturelles survenues au Canada – comme les inondations et les incendies de forêt en Alberta – a été présenté conjointement par la Société canadienne de la Croix-Rouge et le Bureau d'assurance du Canada.

Toutes les leçons tirées de ces expériences de la gestion de demandes d'indemnisation en masse montrent l'importance cruciale de la coordination, de la collaboration et de la planification préalable entre les principaux acteurs (en particulier les principaux payeurs). Elles soulignent aussi le besoin pour les principaux acteurs d'établir des relations fondées sur la confiance et la collaboration, avant qu'un accident se produise.

- **Tenue d'un atelier avec les principaux intervenants à Ottawa le 30 novembre 2017.** Cet atelier avait pour but de faire le point sur l'état de préparation de la Caisse à gérer des demandes d'indemnisation, environ 18 mois après son établissement, et de tracer la voie en vue d'accroître l'état de préparation de la Caisse pour les futurs titulaires des postes d'administrateur et d'administrateur adjoint. L'atelier comprenait une séance en petits groupes pour examiner des scénarios d'incident. Le sommaire de l'atelier est affiché sur le site Web de la Caisse.
- **Élaboration d'un plan de travail en vue de préparer la Caisse à gérer et à évaluer les demandes d'indemnisation.** Ce plan comprend ce qui suit :
  - L'élaboration de protocoles de communication, en cas de déversement, avec les compagnies de chemin de fer qui transportent du pétrole brut.
  - L'engagement, sur une base de travail sur appel, de ressources spécialisées dans l'évaluation de demandes d'indemnisation pour les différents types de dommages pouvant être indemnisés en vertu du régime, afin que la Caisse puisse accroître sa capacité de gérer de gros volumes de demandes d'indemnisation, si nécessaire.
  - La consolidation du réseau des principaux intervenants et du réseau des principaux payeurs.

    L'élaboration d'un plan de préparation du réseau des principaux payeurs, y compris un certain nombre de meilleures pratiques et d'outils.

    L'élaboration et la distribution de politiques de gestion des demandes d'indemnisation et de lignes directrices en matière d'évaluation, pour fins de commentaires.
  - La collaboration avec les autres entités fédérales qui seraient probablement appelées à intervenir en cas d'accident, comme l'Office des transports du Canada (qui s'occuperait d'évaluer les dommages causés par un incendie) et l'administration des Cours fédérales (qui s'occuperait de réviser les décisions de l'Administratrice en matière d'évaluation).
  - La tenue de discussions avec les entités fédérales et provinciales qui ont aussi pour mandat d'évaluer les dommages causés strictement à l'environnement ou la perte de la valeur de non-usage liée aux ressources publiques, ainsi que les demandes d'indemnisation des Autochtones pour la perte de possibilités de chasse, de pêche ou de cueillette.
  - Des recherches et des consultations additionnelles sur ces nouveaux domaines du droit.
  - Des ateliers périodiques, y compris des ateliers consacrés à des scénarios d'indemnisation sur table.

ASSURANCE QUE LES DOSSIERS ET LES SYSTÈMES SONT BIEN TENUS

À cette fin, l'Administratrice a pris les mesures suivantes :

- **Validation du volet des revenus.** L'Administratrice a demandé à rencontrer les représentants d'une compagnie de chemin de fer qui est un nouveau contributeur à la Caisse, bien que sa contribution soit très minime. Des rencontres semblables et distinctes ont été tenues avec les autres contributeurs, peu de temps après l'établissement de la Caisse, auxquelles ont assisté le vérificateur de la Caisse et des représentants des services financiers de Transports Canada, afin de comprendre comment vérifier et valider le volet des revenus de la Caisse. À la fin de l'exercice, la rencontre demandée avec le nouveau contributeur n'avait pas encore eu lieu.
- **Mise au point de la répartition des dépenses entre la Caisse ferroviaire et la Caisse maritime selon le protocole d'entente (PE) entre les deux Caisses.** Étant donné que la Caisse ferroviaire partage les locaux loués par la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse maritime) et qu'elle est exploitée en partie par des employés embauchés par la Caisse maritime, les deux Caisses ont signé en mars 2017 un protocole d'entente qui expose en détail les ressources qu'elles partagent et les conditions financières relatives au partage de ces ressources. Ce protocole d'entente prévoit qu'à la fin de l'exercice, la Caisse maritime facture à la Caisse ferroviaire l'usage de son personnel, de ses locaux et des autres ressources partagées. L'un des principaux éléments du calcul est le temps que les employés consacrent à chaque Caisse au cours d'un exercice. Afin de faciliter ce calcul, l'Administratrice de la Caisse maritime a créé des feuilles de temps sur lesquelles les employés indiquent le temps qu'ils consacrent aux activités de la Caisse ferroviaire. Le présent exercice a été le deuxième auquel le protocole d'entente s'est appliqué. L'élargissement des activités de la Caisse ferroviaire a eu pour effet d'augmenter la proportion des ressources communes qu'elle utilise et qu'elle doit rembourser à la Caisse maritime à la fin de l'exercice. Le protocole d'entente a donc été modifié pour l'exercice à venir, de telle sorte qu'à la fin de chaque mois, la Caisse ferroviaire paiera à la Caisse maritime 1/12 de la facture de l'exercice précédent sur une base provisoire, et le montant réel sera rajusté à la fin de l'exercice. Étant donné que les intérêts s'accumulent sur le solde créditeur de chacune des Caisses à la fin de chaque mois, le fait d'attendre à la fin de l'exercice pour facturer les services partagés a pour effet de fausser les calculs des deux Caisses.
- **Comptabilisation des intérêts courus sur le solde créditeur de la Caisse.** L'article 153.5 de la *Loi* prévoit que le ministre des Finances fait porter au crédit de la Caisse des intérêts – calculés au taux et selon les modalités fixés

DOSSIERS ET SYSTÈMES

Validation des revenus

Mise au point de la répartition des dépenses

Comptabilisation des intérêts courus

Conformité aux exigences en matière de gestion de l'information

par le gouverneur en conseil – sur le solde créditeur de la Caisse. Comme il a été signalé dans le dernier rapport annuel, à cause de retards de coordination entre le ministère des Transports et le ministère des Finances, le décret nécessaire n'avait pas été adopté et les intérêts n'avaient donc pas été portés au crédit de la Caisse à la fin de l'exercice 2016-2017. Par conséquent, l'Administratrice a fait un suivi auprès de Transports Canada au cours de l'exercice 2017-2018, afin que les intérêts courus soient comptabilisés – rétroactivement – pour les deux premières années de fonctionnement de la Caisse.

- **Conformité aux nouvelles exigences en matière de gestion de l'information.** Comme il a été mentionné ci-haut, de nouvelles exigences en matière de gestion de l'information sont entrées en vigueur en février 2018 (*Loi sur l'accès à l'information*, *Loi sur la protection des renseignements personnels*) et en mars 2018 (Autorisation de disposition). Étant donné que ces nouvelles exigences étaient attendues, les systèmes de conformité étaient déjà en place. La Caisse va déposer ses premiers rapports en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* avant le 30 juin 2018.

RAPPORT ANNUEL AU MINISTRE DES TRANSPORTS À DÉPOSER AU PARLEMENT ET RELATIONS EXTERNES

La *Loi* prévoit que l'Administratrice doit présenter au ministre un rapport annuel de ses activités pour l'exercice et qu'elle doit rendre compte dans ce rapport des éléments financiers énoncés au paragraphe 155.93(2) de la *Loi*. Le rapport financier est présenté plus loin à la partie 2 du rapport annuel.

En plus des activités de l'Administratrice en 2017-2018 qui ont déjà été indiquées ci-dessus, le bureau de l'Administratrice a aussi réalisé un certain nombre d'activités de relations externes – parfois conjointement avec la Caisse maritime – dont la plupart visaient à engager davantage les intervenants (voir encadrés).

ACTIVITÉS DE RELATIONS EXTERNES DE LA CAISSE FERROVIAIRE EN 2017-2018

Octobre – Montréal – Rencontre avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

Novembre – Ottawa – Rencontre avec le Chemin de fer Canadien Pacifique

Décembre – Montréal – Rencontre initiale avec la Société canadienne de la Croix-Rouge

Janvier – Téléconférence initiale avec le ministère de l'Environnement et du Changement climatique du Canada

Janvier – Montréal – Rencontre de suivi avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

Janvier – Ottawa – Rencontre initiale avec la Fédération canadienne des municipalités

Janvier – Ottawa – Rencontre initiale avec l'Association des chemins de fer du Canada

Janvier – Téléconférence initiale avec l'Office national de l'énergie

Février – Gatineau – Rencontre initiale avec l'Office des transports du Canada

Mars – Vancouver – Participation au symposium multi-industriel sur la préparation et l'intervention tenu en Colombie-Britannique

ACTIVITÉS CONJOINTES DE RELATIONS EXTERNES DES CAISSES (MARITIME ET FERROVIAIRE) EN 2017-2018

Mai – Montréal – Exposé présenté au *Chartered Institute of Logistics and Transport*

Mai – Long Beach – Participation à l'*International Oil Spill Conference*

Juin – Ottawa – Rencontre initiale avec la Société d'intervention maritime de l'Est du Canada

Septembre – Vancouver – Kiosque d'information à la conférence annuelle de l'Association des administrations portuaires canadiennes

Septembre – Vancouver – Rencontre initiale avec l'*Union of BC Municipalities*

Septembre – Vancouver – Rencontre initiale avec la *Western Canada Marine Response Corporation*

Février – Téléconférence initiale avec l'Association canadienne des administrateurs municipaux

Mars – Victoria – Exposé présenté au ministère de l'Environnement et de la Stratégie du changement climatique de la province de la Colombie-Britannique

Mars – Vancouver – Rencontre de suivi avec l'*Union of BC Municipalities*

Au-delà de la publication et de la diffusion du rapport annuel et du lancement d'un site Web, et au-delà des activités de relations externes elles-mêmes, l'**Administratrice considère que l'engagement des intervenants dans l'élaboration du processus de gestion des demandes d'indemnisation est le meilleur moyen de s'assurer que ce processus soit efficace et que la Caisse soit pertinente**, c'est-à-dire qu'elle soit capable de réaliser son objectif de garantir l'accès à la justice.

RAPPORT FINANCIER

Au cours de l'exercice, la Caisse a perçu la somme de 13 301 632 $ en contributions. Les intérêts courus sur le solde créditeur de la Caisse (selon l'article 153.5 de la *Loi*) n'avaient pas encore été calculés ni portés au crédit de la Caisse en date du 31 mars 2018, car le décret nécessaire n'avait pas encore été adopté à cette date. Le décret a finalement été adopté le 20 avril et ces intérêts seront comptabilisés rétroactivement pour les deux premières années de fonctionnement de la Caisse.

Les dépenses de la Caisse ont atteint 372 851 $ au cours de l'exercice (comparativement à 72 071 $ l'exercice précédent), y compris des honoraires de 31 900 $ (comparativement à 11 550 $) versés à l'Administratrice. Ces dépenses sont liées à la sous-traitance de l'élaboration de l'ébauche du manuel des demandes d'indemnisation, au recours à des experts-conseils pour soutenir le processus de consultation, à l'embauche de ressources internes additionnelles, à un plus grand usage des ressources partagées par les deux Caisses (117 043 $ comparativement à 32 531 $), à une hausse des dépenses de voyage et de communication, à des coûts de traduction, et à la tenue d'un atelier d'une journée qui a eu lieu à Ottawa le 30 novembre.

À la fin de l'exercice, la Caisse avait un excédent accumulé de 21 410 182 $ (comparativement à 8 283 561 $ le 31 mars 2017).

Le rapport du vérificateur est compris dans les états financiers ci-joints. La Caisse n'a pas encore été facturée pour la préparation de ce rapport, mais le coût ne devrait pas dépasser 9 000 $ (taxes en sus), selon l'entente de services conclue au début de 2018.

CAISSE D'INDEMNISATION POUR LES ACCIDENTS FERROVIAIRES IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DÉSIGNÉES

ÉTATS FINANCIERS

31 MARS 2018

CAISSE D'INDEMNISATION POUR LES ACCIDENTS FERROVIAIRES IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DÉSIGNÉES

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
Rapport de l'auditeur indépendant	1
États financiers	
État de la situation financière	3
État des résultats	4
État de la variation des actifs financiers nets	5
État des flux de trésorerie	6
Notes complémentaires	7

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À l'administrateur de la
Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires
impliquant des marchandises désignées

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints de la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2018, les états des résultats, de la variation des actifs financiers nets et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes comptables pour le secteur public ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives résultant de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifiions et réalisions l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives résultant de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Opinion

À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées au 31 mars 2018, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation des actifs financiers nets et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables pour le secteur public.

Budget

Tel que mentionné à la note complémentaire 7, les états financiers ne contiennent aucune donnée budgétaire, bien que cette information soit requise selon les Normes comptables pour le secteur public.

Marcil Lavallée

Comptables ~~professionnels~~ agréés, experts-comptables autorisés

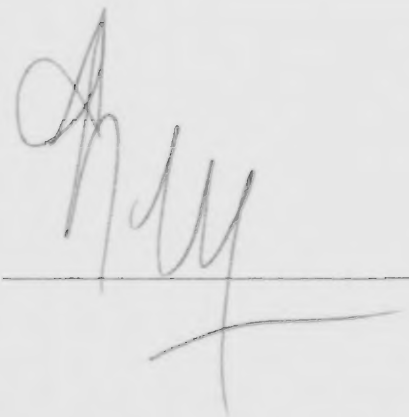
Ottawa (Ontario)
Le 24 mai 2018

CAISSE D'INDEMNISATION POUR LES ACCIDENTS FERROVIAIRES IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DÉSIGNÉES

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

31 MARS 2018

	2018	2017
ACTIFS FINANCIERS		
Solde du compte auprès du Receveur général du Canada (note 3)	**17 853 431 $**	4 953 529 $
Débiteurs	**3 377 468**	3 370 300
Intérêts courus à recevoir	**197 840**	-
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	**21 428 739**	8 323 829
PASSIFS		
Créditeurs et frais courus	**18 557**	7 737
Dû à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires	**-**	32 531
TOTAL DES PASSIFS	**18 557**	40 268
ACTIFS FINANCIERS NETS	**21 410 182**	8 283 561
EXCÉDENT ACCUMULÉ	**21 410 182 $**	8 283 561 $



_____, Administrateur

CAISSE D'INDEMNISATION POUR LES ACCIDENTS FERROVIAIRES IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DÉSIGNÉES

ÉTAT DES RÉSULTATS

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2018 **4**

	2018	2017
PRODUITS		
Levée de contribution	**13 301 632 $**	8 355 632 $
Intérêts	**197 840**	-
	13 499 472	8 355 632
CHARGES DE FONCTIONNEMENT		
Frais de consultation	**169 413**	21 751
Services administratifs, salaires et frais de bureau	**131 346**	26 842
Honoraires de l'administrateur	**31 900**	11 550
Loyer	**26 223**	11 838
Frais d'audit	**9 040**	-
Déplacements	**4 929**	90
	372 851	72 071
EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES	**13 126 621**	8 283 561
EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	**8 283 561**	-
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	**21 410 182 $**	8 283 561 $

CAISSE D'INDEMNISATION POUR LES ACCIDENTS FERROVIAIRES IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DÉSIGNÉES

ÉTAT DE LA VARIATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS
POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2018

	2018	2017
EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES	**13 126 621 $**	8 283 561 $
ACTIFS FINANCIERS NETS AU DÉBUT DE L'EXERCICE	**8 283 561**	-
ACTIFS FINANCIERS NETS À LA FIN DE L'EXERCICE	**21 410 182 $**	8 283 561 $

CAISSE D'INDEMNISATION POUR LES ACCIDENTS FERROVIAIRES IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DÉSIGNÉES

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE
POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2018

	2018	2017
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent des produits sur les charges	**13 126 621 $**	8 283 561 $
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement :		
Débiteurs	**(7 168)**	(3 370 300)
Intérêts courus à recevoir	**(197 840)**	-
Créditeurs et frais courus	**10 820**	7 737
Dû à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires	**(32 531)**	32 531
AUGMENTATION DU SOLDE DU COMPTE AUPRÈS DU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA	**12 899 902**	4 953 529
SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	**4 953 529**	-
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	**17 853 431 $**	4 953 529 $

1. STATUT ET NATURE DES ACTIVITÉS

La Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées (la Caisse) fut créée le 18 juin 2016 en vertu de la *Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire* (la Loi). La Loi modifie la *Loi sur les transports au Canada*.

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Méthode de comptabilité

Les états financiers ont été préparés conformément aux normes comptables publiées par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada qui sont conformes aux Normes comptables pour le secteur public.

Estimations comptables

La présentation d'états financiers conformément aux normes comptables publiées par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada qui sont conformes aux Normes comptables pour le secteur public requiert que la direction procède à des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés au titre des actifs et des passifs et sur les montants comptabilisés au titre des revenus et des charges pour les exercices visés. La principale estimation porte sur l'évaluation de la provision pour demandes sous révision lorsque de telles réclamations sont reçues. Les montants réels pourraient être différents de ces estimations.

Constatation des produits

Les revenus de levée de contribution sont constatés lorsqu'ils sont gagnés.

3. SOLDE DU COMPTE AUPRÈS DU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA

Le solde d'encaisse imputé à la Caisse est inclus à même les comptes à fins déterminés consolidés du gouvernement du Canada. Travaux publics et Services gouvernementaux Canada agit à titre de gardien de ce solde d'encaisse, et Transports Canada effectue les diverses transactions pour le compte de la Caisse. L'entente entre Transports Canada et le ministère des Finances concernant les intérêts crédités au solde du compte a été signée le 20 avril 2018. Les intérêts seront crédités au solde selon les dispositions de l'entente, à un taux d'intérêt basé sur une obligation du gouvernement du Canada ayant un terme de 5 ans, calculé sur une base mensuelle. Les intérêts seront payés de manière rétroactive à partir du 18 juin 2016 soit la date de création de la Caisse.

4. INSTRUMENTS FINANCIERS

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque qu'une partie à un instrument financier manque à l'une de ses obligations et amène de ce fait l'autre partie à subir une perte financière. Les principaux risques de crédit pour la Caisse sont liés aux débiteurs.

La Caisse évalue la condition financière de ses clients sur une base continuelle et établit une provision pour créances douteuses en tenant compte du risque de crédit de clients particuliers, des tendances historiques et d'autres informations. La totalité des débiteurs sont à recevoir de deux sociétés ferroviaires. La Caisse évalue qu'aucun risque important ne découle de cette situation.

5. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La Caisse est liée, à titre de composante du périmètre comptable du gouvernement du Canada, à tous les ministères, organismes et sociétés d'état.

Au cours de l'exercice, la Caisse a versé une somme totalisant 117 043 $ (2017 : 32 531 $) à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires pour sa part des dépenses opérationnelles suivantes :

	2018	2017
Loyer	**26 223 $**	11 838 $
Services administratifs, salaires et frais de bureau	**88 585**	20 693
Frais de consultation	**2 235**	-
	117 043 $	32 531 $

6. ÉVENTUALITÉS

Dans le cours normal de ses opérations, la Caisse peut recevoir des informations relativement à des événements qui sont survenus mais pour lesquels aucune demande d'indemnisation n'a été reçue. Il n'est pas possible pour la Caisse de déterminer la probabilité d'une demande d'indemnisation pour ces événements. La Caisse n'est aussi pas en mesure d'évaluer la valeur financière de toute demande reliée à ces événements, s'il y a lieu. Aucune provision liée à ces événements n'est constatée dans les états financiers. Une provision est constatée lorsqu'une demande d'indemnisation est effectivement reçue.

En date du 1 avril 2018, le ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 1,72 $ (2017 : 1,69 $) par tonne métrique de pétrole brut transporté par une compagnie de chemin de fer de compétence fédérale au Canada. La levée de contributions est indexée annuellement en fonction du taux d'inflation et de l'indice des prix à la consommation.

7. BUDGET

La Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées ne prépare pas de budget annuel étant donné la nature de ses opérations.

NOTES